

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Sisävesiliikenne EU tavoitteiden noin 50% rekka liikenne EU:ssa Liikenteen valkoisessa kirjassa (vuonna 2011) tavoiteltujen volyymien liikennemuotosiirtoanalyysiin mukaanotto vuoden 2050 tavoitteisiin.

#### **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

- Liikenneverkko ja solmukohtat
- Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut
- Liikennejärjestelmän tukitoimet
- Muut toimenpiteet

Suunniteltu liikenne verkot käsittävät ainoastaan raide ja maantieliikenne verkot ja noin 7000 km sisävesiväyliä ja viidennen liikenne muodon sisävesiliikenteen osuus on jätetty kaiken arvioinnin ulkopuolelle. ks kohta Visio ja Vaikutusten arviointi

#### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Puutteellinen ks kohta Visio ja Vaikutusten arviointi

#### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Yleistä

Tähän suunnitelmaan oleellisesti liittyvät jo tammi ja helmikuussa 2021 Sisävesiliiton antamat lausunnot

- 1) Meri ja Sisävesiliikenteen fossiilittomaan liikenteeseen tavoittelu Lausunto - Lausuntopalvelu
- 2) Luonnos Hallituksen Fossiilittomaan liikenteeseen liittyen Lausunto - Lausuntopalvelu
- 3) Liikennejärjestelmä suunnitelman Vaikutusten arviointi  
<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/DownloadProposalAttachment?attachmentId=15084>

## Lausunto

Edellä mainittujen kohtien 1- 3 yhteenvedona on todettava, että kaikki edellä mainitut Liikenneministeriön johdolla tehdyt suunnitelmat perustuvat puutteellisiin liikennetutkimuksiin valtakunnan tasolla. EU:n liikennestrategian kestävä kehityksen mukaisesti on erityisesti jo vuonna 2011 sovittu energian säästöjä siirtämällä rekkaliikenteen volyymeja raide- ja sisävesiliikenteeseen. Tämä on jätetty kaikissa suunnitelmissa huomioimatta, linkki: White paper 2011 | Mobility and Transport (europa.eu).

Tämän yksipuolisen, LVM:n alaisissa laitoksissa tapahtuvan suunnittelun ja sen tuoman yksipuolisen liikenne infra kehittämisvaaran on Oikeuskansleri huomannut jo vuonna 2012 silloisen liikenneviraston maantieliikenteen tekemistä budjettisuunnitelmista. Tästä on myös huomautettu LVM:n alaista liikennevirastoa.

Samoin samassa dokumentissa oikeuskansleri on huomauttanut, että vuosien 2012-2016 hallitusohjelman liikennesuunnitelmat olivat puutteellisesti valmistellut.

” Liikenne- ja viestintäministeriön 20.11.2012 julkaiseman tiedotteen mukaan oli käynyt ilmi, että päätökset valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon hankkeista tehtiin puutteellisten tietojen pohjalta”

linkki: Ratkaisut – Oikeuskanslerinvirasto (okv.fi) .

Edelleen ja samoin Euroopan tilintarkastus tuomioistuin on raportissaan vuonna 2015 huomauttanut, että sisävesien pullonkauloja ei ole aloitettu poistamaan EU liikennestrategiassa sovittu tavoin,

linkki: Press Release Inland Waterways (europa.eu)

Suomessa tämä suunnittelun puute -yksipuolisuus- näkyi ja jatkuu edelleen erityisesti siinä, että valtion toimesta ei vielä edellämainittujen huomautusten jälkeenkään ( 2015) ole aloitettu mitään toimenpiteitä suunnittelun parantamisiin mm sen suhteen, että EU liikennestrategian tavoitetta rekkaliikenteen volyymisiirroista vesiliikenteen tutkittaisiin mm. selvittämällä mitä pullonkauloja on olemassa Järvi Suomessa - sen noin 7000 km sisävesivesiväylästä, sen saamiseksi yhtenäiseksi, sellaiseksi sisävesiliikenneverkoksi, jolla voitaisiin korvata uusilla innovatiivisilla laivoilla ja ratkaisuilla rekka liikenteen maantieliikenne volyymejä sisävesiliikenteellä .

Edellä mainittua tavoitetta ei ole aloitettu tutkimaan. vaan päinvastoin , valtion taholta aloitettiin panostamaan lisääntynein voimin raideliikenneverkon kehittämistä kaikin käytettävissä olevin keinoin, jopa niin, että valtio päätti osallistua aktiivisesti Baltian maiden ja Keski-Euroopan yhdistävän radan Rail Baltica hankkeeseen yhdessä Baltian maiden kanssa: viite: Ministeri Berner allekirjoittaa Rail Baltica –julistuksen Rotterdamissa - liikenne- ja viestintäministeriö (lvm.fi) .

Rail Baltica tasokaan ei riittänyt vaan LVM aloitti pääministeri Sipilän kaudella suuret ja mittavat liikenneinfra kehittämispohjan laajentamistoimenpiteet aluehallinnon kanssa Suomen puolen raideliikenne verkon yhdistämiseksi Rail Balticaan.

Helsinkiin suunniteltuun tulevaan raideliikenne hubiin saatiin täten yhdistettyä uudet tehokkaat Rail Balticaan tarvittavat Suomen raideliikennevolyymien aktiivisimmat osat (Tampere-Turku, Helsinki ja Itärata Kouvolan kautta), niin että ne oleellisesti lisäisivät Rail Baltican liikennettä ja yhdessä mahdollistaisivat Helsinki- Tallinna tunnelin rakentamisen, viite: Ministerit Berner ja Simson: Helsingin ja Tallinnan välinen tunneli tärkeä tulevaisuuden suurhanke - liikenne- ja viestintäministeriö (lvm.fi) .

Edellä kerrottu tarkoittaa käytännössä sitä, että Suomen muilla suurille liikenteen kehittämishankkeille ei olisi minkäänlaisia edellytyksiä menestyä.

Esimerkiksi Sisävesiliikenne ja sen kehittäminen oli laitettu jo vuonna 2010 täysin jäihin Keitele Päijänne hankkeen myötä - edellä mainittu tarkoitti ja yhä tarkoittaa sitä, että Suomen muilla suurilla liikenteen kehittämishankkeilla (kuten EU:ssa jo vuonna 2011 sovitulla tavoitteilla siirtää rekkaliikennettä taloudellisempaan liikennemuotoon, eli vesiliikenteeseen) ei ollut minkäänlaisia edellytyksiä koska esimerkiksi Sisävesiliikenne ja sen kehittäminen oli laitettu jo vuonna 2010 täysin jäihin Keitele Päijänne hankkeen myötä, viite:

[https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78214/Julkaisu\\_3-2010.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78214/Julkaisu_3-2010.pdf?sequence=1&isAllowed=y). em dokumentissa edellytettiin ainoastaan raide ja maantieliikenteiden infran vahvistamista ja tuon raportin jälkeen jätettiin totaalisesti sisävesiliikenteen - muun kuin Saimaan osuuden tutkiminen jäihin koko 2010 luvun ajaksi.

Tämä tarkoittaa edelleen nyt 2020 luvun alussa sitä, että valtio keskittyi ja keskittyy kokonaisuudessaan saamaan maakunnat omien hankkeidensa taakse, jotta valtion suorilla rahoituksilla suunnitellut kymmenien miljardien raidehankkeet toteutuisivat.

Tästä valtion poliittisesti valitun linjan onnistumisesta, ja vaihtoehtoisten mm EU liikennestrategiassa sovittujen vaihtoehtojen pois jättämisestä kertoo nyt lausuntopyynnöllä oleva Liikennejärjestelmä suunnitelma vuodelle 2032 karua kieltään.

Tästä kokonaisvaltaisesta Suomen valtion vetämästä raideliikenneverkon jatkeesta Eurooppaan, on Euroopan tilintarkastustuomioistuin 16.6.2020 raportissaan huomauttanut ja huomautus koskee erityisesti sen suunnittelun tasoa ja tarkoitushakuisuutta, lehdistötiedotteessaan:

” Tarkastajat havaitsivat lisäksi, että kustannus-hyötyanalyysit, joita jäsenvaltiot olivat tehneet näistä usean miljardin euron suuruisista investoinneista, olivat puutteellisia ja liikenne-ennusteet ovat potentiaalisesti ylioptimistisia, sekä jotkin hankkeet saattavat osoittautua taloudellisesti elinkelvottomiksi. Tämä ongelma koskee varsinkin Rail Baltica -rataa ja Fehmarninsalmen kiinteän yhteyden rautatieosuutta, joilla tulee olemaan aivan liian vähän matkustajia. Tarkastajat havaitsivat myös, että ennen kuin komissio myönsi hankkeille EU:n rahoitusta, se ei tehnyt niiden rakenne-eritelmistä riippumatonta arviota, joka olisi perustunut potentiaalisiin matkustaja- ja rahtiliikennevirtoihin.”

Viite: INSR\_Transport\_Flagship\_Infrastructures\_Fl.pdf (europa.eu)

Sisävesiliikenteen osuudella kaikki edellä mainittu on merkinnyt sitä, että hallitus ja LVM ovat saaneet vuodesta 2012 alkaen kaikki liikenne ennusteet ja suunnitelmat vain neljälle liikennemuodolle valmisteltuna.

EU:ssa on selkeästi eroteltu viisi liikennemuotoa hankittaessa ja toteutettaessa sille uutta kalustoa ja liikenneinfraa. Tarkoittaa että liikenteen tutkimisissa ja suunnittelujen toteuttaminen tulee olla ilmastotavoitteiden ja kestävä kehityksen mukaista, sellaista, jossa kaikki liikennemuodot ovat edustettuina. Transport modes | Mobility and Transport (europa.eu)

Suomessa meri ja sisävesiliikenne käsitellään meriliikenteen ehdoilla ja sisävesiliikenne sen alaviitteenä. Ja silloin kun sisävesiä käsitellään, tarkoitetaan ja otetaan huomioon yksinomaan Saimaan liikennealue. Mukaan otettu Saimaan syväväylä osuus käsittää noin 757 km vastaten noin 10% Järvi Suomen sisävesiväylästä.

Kun tavoitteena voisi olla TEN-T verkon kasvattaminen EU tavoitteiden mukaisesti koskemaan koko sisävesialuetamme ja sen 2,4 metrin väylästä , tarkoittaisi se noin 7000 lisä-km liikenteen tutkimuksiin ja

kehittämisarvioihin. Tämä kaikki 7000 uutta km. voitaisiin valjastaa nykytekniikalla sisävesi-itämeri kauppamerenkulun piiriin ja liikenteeseen, jolla liikennemuotosiirtymää kestävä kehityksen ja ilmastotavoitteiden mukaisesti voitaisiin edistää.

Edellä kuvattu . poliittisesti valittu Suomen linja, jossa on jätetty yksi liikennemuoto tutkimatta , on jatkunut ja näkyy nyt tässä lausunnon alla olevassa yksipuolisesti valmistetussa suunnitelmassa raideliikenteen valtavana kymmenien miljardien panostuksina alle 6000 km raideliikenneverkolle. Jonka ylläpito kulut km kohden ovat noin 100 000 €/km/ v. Vesiväylissämme vastaava kustannus on alle 9000 € /km / v. Eli yli kymmenen kertaa pienempi joka vuosi jokaista km kohden.

Silti valtiolta ei ota Sisävesiliikenteen mahdollisuuksia (yli 7000km ) kolmen vesistön alueella edes tutkimusten kohteeksi vaan Sisävesi-infra pidetään tietoisesti erillisinä väylinä kaiken EU ssa sovitun, sekä tavoitellun liikennemuotosiirron, kehittämisen, tutkimusten ja siten budjetointien ulkopuolella ja alle 2% kehittämis- panostuksilla kun raide ja maantieliikenne ifra kehittämiin panostetaan yli 90% käytettävissä olevista varoista. Sen lisäksi erillishankkeet kymmeniä miljardeja kuten edellä on kuvattu.

Edellä mainittu valitettavasti toteutuu, mikäli meri ja sisävesiväylät ja niiden liikenne suunnitellaan arvioidaan ja toteutetaan yhtenä liikennemuotona tämän liikennesuunnittelu ”liikenne 2032 ” mukaisesti.

Kahden toisilleen kilpailevan liikenne muodon sijaan valtion noin 4% (= noin 12-21 miljoonaa euroa/v ) vuosittaiset liikenneinfran kehittämispänsiöt on jaettava molemmille toisilleen kilpailevalle ja erityisesti aluepolitiikkaan vaikuttaville erillisille liikennemuodolle, joista vain toiselle on tehty valtion toimesta strateginen kehittämissuunnitelma - meriliikenne strategia .

++++

Määritelmä merenkululla tarkoitetaan yleismääritelmän mukaisesti meri- ja sisävesialueilla tapahtuvaa laivaliikennettä Oikeustiede:merenkulku – Tieteen termipankki

+++

Sisävesiliikenne Euroopassa: ei merkittäviä parannuksia kulkumuotojakaumassa ja navigointiolosuhteissa vuoden 2001 jälkeen (europa.eu) :

” Sisävesiliikenne on tieliikenteen ja rautatieliikenteen ohella yksi kolmesta pääasiallisesta sisämaaliikennemuodosta. Tavaroita kuljetetaan laivoilla sisävesisatamien ja lastauslaitureiden välillä sisävesiväylien, esimerkiksi kanavien, jokien ja järvien kautta. EU:n tavoitteena on siirtyä tieliikenteestä ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin, muun muassa sisävesiliikenteeseen, sillä näin on mahdollista saavuttaa kustannussäästöjä, vähentää saastumista ja lisätä liikenneturvallisuutta. EU:n strategioiden mukaan infrastruktuurin pullonkaulojen poistaminen on keskeinen edellytys sisävesiliikenteen kehittämiseksi Euroopassa.”

## Vaikutusten arviointi

### **Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**

Miksi koko valtakunnan liikennejärjestelmä suunnitelmaa tehdään ja suunnitelmassa mainitaan pelkästään maantilaista annetun lain perusteella.

### **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Ei anna . Koska vaikutusten arviointi on tehty kehyksien mukaan ja kehykset ovat valitut tavoitteiden saavuttamiseksi ei mm EU liikennestrategian ja kestävän kehityksen mukaisesti .

## Yleistä

### **Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

Vaikutusten arvioinnista työryhmä toteaa seuraavaa:

- 1) Lisätään ymmärrystä liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksista
- 2) Edistetään tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa
- 3) Arviointi siitä miten liikennejärjestelmä vastaa sille asetettuihin vaatimuksiin.

ja

Edellä mainittuja toimintoja arvioidakseen raportin tuottajat väittävät ottaneensa tarkasteluun (arviointi kehikkoon)

- a) valtakunnan kaikki liikennemuodot, henkilö ja tavaraliikenteen, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet.
- b) Ja perustavat ympäristö arvioinnit osan - toimintansa lakiin tieliikenteestä annetun lain mukaisesti (503/2005 )
- c) Ja he ilmoittavat olleensa vuorovaikutuksessa niin sidosryhmien ohjausryhmien kanssa. Ja lopuksi huomauttavat että : ” .

Vaikutukset on kuvattu suunnitelman tavoitteiden ja arviointikehikon mukaisesti ”

+++

Huomiot edellä mainittuun:

Suomen sisävesiliiton mielestä ilmoitetut lähtökohdat erityisesti tietoon perustuvana päätöksentekoa pohjastavana raporttina ei ole sitä, mitä sen ilmoitetaan olevan.

Koska

- 1) VAIokutus arviointiraportti perustuu tiedollisesti tietoisesti valikoituun EU liikennestrategia aineistoon ja sopimukseen ja niiden avulla tuotettuihin maantie raide, meri- ja lentoliikenteen vaikutusten arviointeihin, joissa Suomessa jo vuodesta 2007 alkaen harjoitetun Liikennepoliittisen järjestelmän tutkimisissa suunnittelussa ja kehittämisissä on jätetty viides liikennemuoto - sisävesiliikenne kokoisuutena tutkimatta.
- 2) Raportti käsittelee pääsääntöisesti vesiliikennettä -ei kahtena erillisenä vesillä tapahtuvana toisilleen jopa kilpailuasemassa olevana liikennemuotona vaan yhtenä kokonaisuutena nykyisen Suomi on Saari liikennemallin ja sen kehittämisen valossa.
- 3) Kyseinen liikennejärjestelmämallissa (Suomi on Saari) ja sen kehittämisissä ei arvioida vaikutuksia lainkaan valtakunnan tasolla, valtakunnan maantie ja raideliikenteeseen, mikäli meriliikenne volyymejä siirtyisikin - EU tavoitteiden mukaisesti rekka liikenteestä kotimaassa sisävesille ja suoraliikenteessä sisävesi-itämeri suoralaivaliikenteeseen, niin että rannikko -sisämaan tavaraliikennettä voitaisiin vähentää EU: ssa sovittujen tavoitteiden mukaisesti rekoilta laivoille jopa 50 %

4) Eli kokonaisvaikutukset ovat jätetyt tietoisesti kaiken vaikutus tutkimuksen ulkopuolelle, vaikka on olemassa selkeät tieteelliset näytöt ja sopimukset olemassa siitä, että sisävesille tehtävät tavaraliikenne volyymi siirrot ovat valtakunnan edun ja ilmastotavoitteiden mukaisia. , jossa vertailussa mm matalakulkuisille sisävesiväylille olisi mahdollista ( yli 7000km ) matalasyväyksisille väylille, joissa 2,4m syväys) siirtää ympärivuotiseen laivaliikenteeseen rekka liikenne volyymejä, ja suorittaa vertailut nykymalliin ja ottaa ne mukaan vaikutusarviointeihin.

Ohessa yleisesti käytettyjä vertailu arvoja euroja / tonnikilometrit

	Maantie	Sisävesi
a. Liikenteen ulkoiset kiinteät kustannukset	0,088	0,022
b. Äänisaaste	,0079	0,0
-----		
c. Sosiaaliset kustannukset 1000 km kohden	0,429 €	0,036€
d. Ympäristön suojelu -vertailuluku	4	1

e. Yhteenveto valtiolle on keskimäärin 83% halvempaa järjestää sisävesille kuljetuksia kuin maanteille.

viite : Koulutusesitys (sisavesi.fi)

Yhteenveto :

Suomen Sisävesiliitto ry:n mielestä koko liikennejärjestelmä suunnitelman vaikutusarvio tulisi esitetyssä muodossaan yksinkertaisesti hylätä ja valita arviointi kehikot perusteiltaan kestäväälle pohjalle, olemassa olevan liikennemuoto tiedon, Suomen maantieteellisen pinnanmuodostuksen mahdollistamille viidelle liikennemuodolle ja EU liikennestrategiassa (2011 ) mainittujen viiden liikennemuodolle asetettujen tavoitteiden mukaisesti..



Veikko Hintsanen  
Suomen Sisävesiliitto ry.